

**EVALUASI WAKTU TEMPUH LAYANAN BUS TRANS JOGJA TERHADAP  
PERGURUAN TINGGI DI YOGYAKARTA**

**NASKAH PUBLIKASI ILMIAH**

**Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan**

**Mencapai Derajat Sarjana S-1**



Oleh :

Dwi Purnama Sari

NIM : E 100130115

**FAKULTAS GEOGRAFI**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA**

**2014**

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**PUBLIKASI KARYA ILMIAH**

**EVALUASI WAKTU TEMPUH LAYANAN BUS TRANS JOGJA TERHADAP  
PERGURUAN TINGGI DI YOGYAKARTA**

**DWI PURNAMA SARI**

**NIM : E 100130115**

**Telah disetujui dan dilaksanakan Ujian Skripsi pada :**

**Hari : Kamis**

**Tanggal : 13 November 2014**

**Tanda Tangan**

**Pembimbing I : Dra. Hj. Umrotun, M.Si**

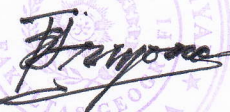
(.....)

**Pembimbing II : Jumadi, S.Si, M.Sc**

(.....)

**Surakarta, 20 Desember 2014**

**Dekan**

  
**(Drs. Priyono, M.Si)**

# **EVALUASI WAKTU TEMPUH LAYANAN BUS TRANS JOGJA TERHADAP PERGURUAN TINGGI DI YOGYAKARTA**

## **INTISARI**

Oleh :

Dwi Purnama Sari

[sdwipurnama@gmail.com](mailto:sdwipurnama@gmail.com)

E100 130 115

Evaluasi waktu tempuh layanan bus trans jogja terhadap perguruan tinggi negeri dan perguruan tinggi swasta pada penelitian ini, menggunakan teori *supply and demand* untuk meneliti apakah layanan bus trans jogja telah memadai waktu tempuhnya untuk memenuhi waktu tempuh yang diinginkan mahasiswa menuju kampus. Penelitian ini dilakukan pada daerah yang padat permukiman mahasiswa dan perguruan tinggi dengan jumlah mahasiswa yang tinggi.

Penelitian ini bertujuan untuk : (1) Mengetahui waktu tempuh trans jogja apakah telah memadai waktu tempuh menuju Universitas yang diinginkan mahasiswa (2) Mengetahui supply (trans jogja) apakah sudah memenuhi demand (permukiman padat mahasiswa). Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan cara mendeskripsikan dan menganalisis fenomena, peristiwa, aktivitas sosial, sikap kepercayaan, persepsi, pemikiran orang secara individual maupun kelompok.

Hasil dari penelitian ini berupa tabel perbandingan waktu tempuh Trans Jogja dengan waktu tempuh ideal yang diinginkan mahasiswa apakah telah memadai, yang terbagi dari 2 waktu penelitian yaitu pukul 06.00-09.00 WIB dan pukul 10.00-13.00 yang merupakan jam berangkat mahasiswa menuju ke kampus. Temuan dari penelitian ini waktu tempuh Bus Trans Jogja belum memenuhi waktu ideal yang diinginkan mahasiswa menuju kampus. Koresponden yang merupakan mahasiswa, 42 % koresponden menyatakan bahwa waktu tempuh trans jogja sangat lama lama dan hanya 10 % koresponden yang menyatakan waktu tempuhnya sesuai dengan yang diharapkan. Berdasarkan data, 96 % koresponden beralih menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan waktu tempuh yang lama sehingga supply trans jogja yang ada bisa dikatakan memenuhi dilihat dari jumlah armada trans jogja sebanyak 54 armada namun kurang diminati karena ketidakefektifan waktu. Koresponden juga berpendapat bahwa perlu ditambahkan jumlah halte masing-masing di setiap lokasi sekitar kampus.

**Kata Kunci : Transportasi, Trans Jogja, Moda Transportasi, Transportasi Publik, SIG**

## EVALUATION OF TRANS JOGJA BUS SERVICE TRAVEL TIME TO UNIVERSITIES IN YOGYAKARTA

### ABSTRACT

Oleh :

Dwi Purnama Sari

[sdwipurnama@gmail.com](mailto:sdwipurnama@gmail.com)

E100 130 115

Evaluation of travel time trans jogja bus service to universities and private colleges on this research, using the theory of supply and demand to examine whether trans jogja bus service has a Dequate time to fulfill the journey of a desired commute time students to campus. This research was conducted in a densely populated residential area college students and College with a high number of students.

This research aims to: (1) find out the travel time trans jogja has been sufficient travel time to the desired University students (2) know the supply (trans jogja) does already Fulfill demand (dense settlements of students). This study uses qualitative methods by means of describing and analyzing phenomena, events, social events, attitudes, perceptions, beliefs of thoughtful people in individual or group.

The results of this research in the form of a comparison table of Trans Jogja with travel time it takes the desired ideal student would have been adequate, which diverged from the research time i.e. 2 06.00-09.00 am and 10.00-13.00 which is heading to the student departs the campus. The findings from this research Trans Jogja Bus travel time has not met the ideal time you want students to campus. Respondent who was a student of correspondent, 42% stated that it takes very long long trans jogja and only 10% of the declared time Respondent fare as expected. Based on the data, 96% using private vehicle switch Respondent because it takes that long that supply trans jogja that exist can be said to meet the views of as many as 54 trans jogja fleet fleet but less interest because of the ineffectiveness of the time. The correspondent also argues that the number of lines needed to stop each at each campus location.

**Key Words:** Transportation , Trans Jogja , Mode of Transportation , Public Transportation , GIS

## 1. Pendahuluan

### 1.1 Latar belakang

Kota Yogyakarta melekat dengan sebutan Kota Pelajar yang dikarenakan banyaknya Universitas Tinggi Negeri maupun Swasta, Sekolah Tinggi, Institut serta Akademi. Menurut data Badan Pusat Statistik (DIY dalam angka) tahun 2013 terdapat 3 Perguruan Tinggi Negeri dan 20 perguruan tinggi swasta. Mobilitas penduduk menyebabkan pergerakan yang harus dilakukan untuk mencapai satu tempat ke tempat yang lain. Oleh karena itu, Transportasi menjadi sangat penting dan juga sebagai salah satu pendukung kegiatan ekonomi yang memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Fenomena kepadatan jalan raya sudah mulai dirasakan di Kota Yogyakarta yang diakibatkan oleh pembangunan serta kepemilikan kendaraan pribadi yang semakin tidak terkendali, masalah ketertiban lalu lintas, munculnya parkir liar serta perbandingan kapasitas jalan dan volume kendaraan yang tidak seimbang, berangsur-angsur dari tahun ke tahun menimbulkan dampak kemacetan lalu lintas, pemborosan waktu dan materi, ketidaknyamanan perjalanan, kelelahan, kebosanan perjalanan, polusi udara dapat

juga menjadi suatu penghambat dalam kehidupan mahasiswa serta mengganggu kenyamanan.

Begitu pentingnya transportasi sehingga diperlukan transportasi yang nyaman, efektif serta efisien. Sejak Tahun 2008, Kota Yogyakarta meluncurkan sistem transportasi baru Bus Trans Jogja sebanyak 54 armada dan 20 armada lagi akan menyusul yang direncanakan pada tahun 2015. Keberadaan Trans Jogja diharapkan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat kota Yogyakarta terutama mahasiswa dalam melakukan aktivitas sehari-hari menuju kampus tercinta dengan nyaman.

Kenyataan di lapangan, kebanyakan mahasiswa menggunakan kendaraan pribadi dengan alasan lebih *fleksible* karena trans jogja dianggap tidak *efisien* dalam melayani transportasi dan ketidaktepatan waktu jika menggunakan trans jogja sebagai transportasi. Sebagian besar yang memenuhi kota Yogyakarta adalah mahasiswa dengan jumlah penduduk yang banyak, terdapat pengelompokan pada permukiman yang berbentuk pemondokan (kos-kosan/kontrakan), jika dibayangkan keberadaan penduduk yang banyak maka akan menyebabkan kepadatan jalan akibat

transportasi yang disebabkan mahasiswa lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi karena kapasitas jalan tidak dapat menampung volume kendaraan yang semakin tidak terkendali.

Evaluasi waktu tempuh layanan bus trans jogja terhadap perguruan tinggi negeri dan perguruan tinggi swasta dengan menggunakan teori *supply* and *demand* untuk meneliti apakah layanan bus trans jogja telah memadai waktu tempuhnya untuk memenuhi waktu tempuh yang diinginkan mahasiswa menuju kampus. Penelitian ini dilakukan pada daerah yang padat permukiman mahasiswa dan perguruan tinggi dengan jumlah mahasiswa yang tinggi.

## 1.2 Tujuan

1. Mengetahui waktu tempuh trans jogja apakah telah memadai waktu tempuh menuju Universitas yang diinginkan mahasiswa
2. Mengetahui supply (trans jogja) apakah sudah memenuhi demand (permukiman padat mahasiswa)

## 2. Dasar Teori

Evaluasi adalah suatu proses untuk menyediakan informasi tentang sejauh mana suatu kegiatan suatu kegiatan tertentu telah

dicapai, bagaimana perbedaan pencapaian itu dengan suatu standar tertentu untuk mengetahui apakah ada selisih diantara keduanya, serta bagaimana manfaat yang telah dikerjakan itu bila dibandingkan dengan harapan-harapan yang ingin diperoleh Umar (2005).

*Supply* (Penawaran) adalah jumlah barang atau jasa yang tersedia dan dapat dijual oleh penjual pada berbagai tingkat harga, dan pada waktu tertentu, sedangkan *Demand* (Permintaan) adalah jumlah barang atau jasa yang ingin dan mampu dibeli oleh konsumen, pada berbagai tingkat harga, dan pada waktu tertentu. *Supply* (Penawaran) dalam penelitian ini merupakan trans jogja alat transportasi massal yang dapat mengangkut barang/manusia dalam jumlah yang banyak merupakan program pemerintah untuk mengurangi kemacetan di Kota Yogyakarta karena tingginya kepemilikan kendaraan pribadi yang semakin tidak terkendali. *Demand* (Permintaan) dalam penelitian ini adalah mahasiswa dan permukiman padat mahasiswa yang menginginkan transportasi massal yang nyaman, efisien, dan efektif terhadap waktu, maka perlu diuji bagaimana sejauh mana *supply* tersebut memenuhi *demand*.

### 3. Metode penelitian

Teori evaluasi yang dilakukan adalah teori *supply and demand* yaitu mengevaluasi waktu tempuh bagaimana layanan (bus trans jogja) dalam memenuhi *demand* kebutuhan (mahasiswa). Penelitian ini dilakukan dengan universitas yang jumlah mahasiswa yang tinggi dan permukiman yang padat mahasiswa dengan dugaan apabila pelayanan bus trans jogja telah sesuai dengan waktu tempuh yang diharapkan mahasiswa menuju kampus maka dianggap dapat mengurangi kepadatan kendaraan dijalanan. Trans Jogja dibatasi oleh shelter, sehingga dilakukan buffer shelter yang melayani permukiman padat mahasiswa, perguruan tinggi negeri dan perguruan tinggi swasta yang diteliti dengan jarak 500 meter karena dianggap jarak ideal jangkauan layanan trans jogja. Proses buffer digunakan untuk memberi jarak pada sebuah objek dengan tingkatan tertentu. Data yang diolah adalah dengan *buffer* shelter trans jogja terhadap permukiman padat mahasiswa dan *buffer* shelter trans jogja dengan lokasi kampus. Metode penentuan responden Kuesioner dilakukan dengan metode purposive sample dengan mengambil 10 responden yang dibagi atas dasar 10

permukiman padat mahasiswa yang diteliti (Hasil Buffer) yang setiap satu area permukiman diambil 10 sample karena dengan pertimbangan dianggap mampu untuk menjawab penelitian, serta melakukan wawancara dengan pihak Operational Trans Jogja Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta untuk mengetahui permasalahan dan hal apa yang perlu diperbaiki kaitannya dengan fasilitas transportasi trans jogja. Berikut Tabel Universitas yang diteliti dan Permukiman padat mahasiswa yang termasuk dalam area penelitian (Hasil Buffer)

Tabel 3.1 Data Jumlah Mahasiswa Perguruan Tinggi Negeri dan Perguruan Tinggi Swasta di Kota Yogyakarta

No	Nama Universitas	Jenis Universitas	Jumlah Mahasiswa
1	Universitas Gajah Mada	Negeri	48.067
2	Universitas Negeri Yogyakarta	Negeri	38.367
3	Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga	Negeri	28.067
4	Universitas Ahmad Dahlan	Swasta	3.775
5	Universitas Ahmad Jaya Yogyakarta	Swasta	9.768
6	Universitas Islam Indonesia	Swasta	16.367
7	Universitas Muhammadiyah Yogyakarta	Swasta	15.000

Catatan : Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY) , Universitas Teknologi Yogyakarta (UTY), dan Universitas Islam Indonesia (UII) tidak termasuk dalam unit analisis dikarenakan tidak termasuk dalam layanan bus trans jogja, kecuali Universitas Islam Indonesia yaitu Fakultas Ekonomi dan Fakultas Hukum termasuk dalam unit analisis. Penelitian dilakukan pada

Universitas dengan jumlah mahasiswa yang tinggi.

Tabel 3.2 Permukiman padat mahasiswa dan kampus yang diteliti

No	Nama Halte	Permukiman Sekitar Halte	Kampus Disekitar	Kampus yang tidak berada disekitar
1	Halte Trans Jogja FK UGM	Sendowo, Pogung	UGM	UNY,USD,UIIN,UAJY,UPN,UII,UAD
2	Halte Kopma	Sendowo,Klebengan	UGM	UNY,USD,UIIN,UAJY,UPN,UII,UAD
3	Halte Trans Jogja Colombo	Colombo	UNY	UGM,USD,UIIN,UAJY,UPN,UII,UAD
4	Halte Trans Jogja UNY	Colombo, Mrican,Moses	UNY,USD	UGM,UIIN,UAJY,UPN,UII,UAD
5	Halte Sanata Dharma	Mrican,Moses	USD,UNY	UGM,UNY,UIIN,UAJY,UPN,UII,UAD
6	Halte Trans Jogja De Brito	Merican/Demangan	UIIN	UGM,UNY,UAJY,UPN,UII,UAD,USD
7	Halte Trans Jogja (Sole) Janti	Babarsari	UAJY,UPN Babarsari	UGM,UNY,UPN,UII,USD,UIIN
8	Halte Trans Jogja Ringroad Utara (Stikes Guna Bangsa)	Cendong,Catur, Seturan	UPN,UII Ekonomi	UII Hcm, UGM, UNY, USD,UAD,UIIN
9	Halte Trans Kenari	Timoho	UAD	UGM,UNY,USD,UIIN,UAJY,UPN,UII
10	Halte Bas Trans Jogja Taman Siswa	Taman Siswa	UII HUKUM	UAD,UNY,USD,UGM,UIIN,UAJY,UPN,UII

Untuk mengetahui waktu tempuh permukiman padat mahasiswa menuju kampus, maka dihitung waktu tempuh masing-masing rute trans jogja yang terdiri dari delapan trayek dari suatu permukiman padat mahasiswa menuju kampus kemudian waktu tempuh yang telah didapatkan dilapangan dibandingkan dengan waktu tempuh ideal menuju kampus yang diinginkan mahasiswa yang diperoleh dari hasil kuesioner yaitu responden mahasiswa dari masing-masing permukiman padat mahasiswa, metode sampel yang digunakan yaitu purposive sampling yaitu metode pengambilan sample yang dipilih dengan cermat sehingga relevan dengan struktur penelitian, dimana pengambilan sample dengan mengambil sample orang-orang yang dipilih oleh penulis menurut cirri-ciri spesifik dan karakteristik tertentu (Djarwanto, 1998) lalu hasil kuesioner

dianalisis menghasilkan diagram dan kurva untuk mengetahui waktu tempuh trans jogja telah memadai atau tidak terhadap waktu tempuh yang diinginkan mahasiswa menuju kampus.

#### 4. Hasil dan pembahasan

Yogyakarta merupakan Kota besar dipulau jawa yang menjadi tujuan wisata setelah Kota Denpasar, hal ini disebabkan oleh banyaknya peninggalan sejarah, biaya hidup yang relative murah, suasana keramahan dan tradisional yang masih sangat dirasakan disini. Kota Yogyakarta juga dikenal sebagai Kota pelajar.

Fenomena kemacetan banyak dijumpai di Kota Yogyakarta, berangsur dari waktu ke waktu hal ini dikarenakan banyaknya kepemilikan kendaraan pribadi. Faktor penyebab kepadatan kendaraan di jalan raya sendiri disebabkan oleh jumlah kendaraan yang tidak sesuai kapasitas jalan. Diketahui Kota Yogyakarta banyak sekali terdapat perguruan tinggi negeri maupun perguruan tinggi swasta. Saat ini diketahui jumlahnya adalah sebanyak 3 perguruan tinggi negeri dan 20 perguruan tinggi swasta dengan jumlah mahasiswa yang tidak sedikit, bisa dibayangkan seberapa banyak kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Yogyakarta.



Mobilitas merupakan suatu yang pasti dilakukan oleh masyarakat khususnya mahasiswa untuk menuju kekampus atau ketempat lainnya. Pada tahun 2008, Kota Yogyakarta telah meluncurkan sistem transportasi massal bus trans jogja yang dapat mengangkut penumpang dengan jumlah yang banyak diharapkan dapat mengurangi angka kemacetan di Kota Yogyakarta karena selain nyaman, Trans Jogja juga memiliki 8 trayek yang dapat melayani masyarakat dengan biaya/ tarif yang terjangkau. Pemberangkatan Trans Jogja serepak dalam 67 titik yang terdiri dari 67 armada dengan waktu pemberangkatan pukul 05.00 akan tetapi jadwal tidak tetap dikarenakan faktor kemacetan.



Gambar 4.1 Bus Trans Jogja



Gambar 4.2 Keadaan Penumpang Bus Trans Jogja

Evaluasi waktu tempuh layanan Bus Trans Jogja terhadap perguruan tinggi negeri dan perguruan tinggi swasta dengan menggunakan teori supply and demand untuk meneliti apakah Bus Trans Jogja (Supply) telah memadai waktu tempuhnya untuk memenuhi waktu tempuh yang diinginkan mahasiswa (Demand). Hasil penelitian memiliki 3 point penting analisis yaitu analisis buffer, analisis kuesioner, dan analisis perbandingan waktu tempuh survey dengan waktu tempuh ideal yang diinginkan mahasiswa. Unit penelitian ini yaitu rute trans jogja yang terdiri dari delapan trayek, permukiman padat mahasiswa, perguruan tinggi negeri dan perguruan tinggi swasta dengan jumlah mahasiswa yang tinggi karena dianggap menjadi penyumbang kepadatan kendaraan pribadi di jalan raya. Universitas yang diteliti yaitu Universitas Gajah Mada, Universitas Negeri Yogyakarta, Universitas Sanata Dharma, Universitas Islam Indonesia yaitu Fakultas

Ekonomi dan Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional (Veteran), Universitas Ahmad Jaya, Universitas Islam Negeri Kalijaga, dan Universitas Ahmad Dahlan. Universitas Islam Indonesia Fakultas selain fakultas hukum dan fakultas ekonomi, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta tidak termasuk dalam area layanan bus trans jogja, oleh karena itu tidak termasuk dalam penelitian.

Analisis Buffer dilakukan dengan member jarak 500 meter dari shelter permukiman padat mahasiswa dan buffer terhadap shelter yang menjangkau perguruan tinggi. Jarak 500 meter dianggap peneliti menjadi jarak ideal yang dilakukan mahasiswa dari permukiman padat mahasiswa atau perguruan tinggi menuju shelter. Analisis buffer didapatkan 10 area padat permukiman mahasiswa yaitu Sendowo, Pogung, Klebengan yang pada umumnya dipadati oleh mahasiswa UGM, halte yang melayani area ini yaitu halte trans jogja FK UGM dan Halte Kopma UGM. Colombo dipadati oleh mahasiswa UNY, halte yang melayani yaitu halte trans jogja Colombo dan halte trans jogja UNY. Mrican/Moses/Demangan dipadati oleh Mahasiswa Sanata Dharma, halte yang melayani yaitu halte Sanata Dharma. Babarsari dipadati oleh mahasiswa UAJY

dan UPN Babarsari, halte yang melayani yaitu halte trans jogja solo (Janti) dan halte UAJY, akan tetapi halte UAJY hanya dilewati oleh satu trayek yaitu trayek IB. Condong Catur dan Seturan yang dipadati oleh mahasiswa UPN dan UII Ekonomi, halte yang melayani yaitu halte trans jogja STIKES GUNA BANGSA. Timoho dipadati oleh mahasiswa UAD dan UIN, Halte yang melayani area UIN yaitu halte De Brito dan halte UIN, sedangkan UAD dilayani oleh halte trans kenari, serta Taman Siswa yang pada umumnya dipadati oleh mahasiswa UII Hukum, halte yang melayani yaitu halte bus trans jogja Taman Siswa.

Rute/Trayek Trans Jogja terdiri dari delapan trayek yaitu IA,IB,2A,2B,3A,3B,4A,dan 4B. Rute IA melayani Permukiman padat mahasiswa Mrican/Demangan dan Babarsari. Rute IB melayani permukiman padat mahasiswa Colombo, Babarsari, Mrican/Demangan, dan Mrican/Moses dengan melayani Universitas UPN Babasari/UAJY dan UIN.

Rute 2A dan 2B melayani permukiman padat mahasiswa Timoho,Colombo dan Mrican/Moses dengan arah rute yang berbeda dengan melayani Universitas UNY,USD dan UAD.

Rute 3A dan 3B melayani permukiman padat mahasiswa Babarsari, Seturan/Condong Catur, Pogung, Sendowo dan area Kopma UGM dengan melayani Universitas UPN/UII Ekonomi, UPN Babarsari/UAJY, dan UGM.

Rute 4A melayani permukiman padat mahasiswa Taman Siswa dengan melayani Universitas UII Hukum dan 4B melayani permukiman padat mahasiswa Timoho dengan melayani Universitas UIN.

Pengisian data kuesioner dilakukan pada 10 area padat permukiman dengan metode purposive sampling. 1 area diambil 10 responden yang jumlah responden yang diteliti yaitu sebanyak 100 responden. Didapatkan hasil kuesioner yaitu 96 % dari 100 responden memakai kendaraan umum ini menggambarkan mahasiswa banyak memilih kendaraan pribadi dibanding dengan kendaraan umum. Koresponden berpendapat 42 % lama tempuh Trans Jogja sangat lama, 48 % lama, dan 10 % menjawab cukup, ini menunjukkan angka trans jogja menurut mahasiswa tidak ideal waktu tempuhnya oleh karena itu mereka lebih memilih kendaraan pribadi ini dilihat dari 42 % menjawab lama tempuh kendaraan pribadi cepat dan 38 % menjawab

sangat cepat, sedangkan 19 % menjawab cukup. Kurva waktu ideal waktu tempuh menuju kampus menggunakan Bus Trans Jogja yaitu 11 – 15 menit yaitu 0 – 15 menit dianggap ideal lama tempuh trans jogja menuju kampus sedangkan > 15 menit dianggap tidak ideal, serta 53 % tidak bersedia menggunakan trans jogja bila trans jogja telah memenuhi waktu ideal ke kampus, ini menunjukkan bahwa mahasiswa lebih nyaman menggunakan kendaraan pribadi dibanding dengan kendaraan umum, karena trayek trans jogja dianggap tidak efisien dan efektif terhadap waktu yang diinginkan mahasiswa karena waktu tempuhnya yang lama, serta kurang kesadaran mahasiswa terhadap upaya pengurangan kepadatan kendaraan di jalan raya yang berangsur-angsur semakin tidak terkendali. Hasil kuesioner didapatkan area yang diharapkan mahasiswa untuk penambahan trayek yaitu Universitas Muhammadiyah Yogyakarta dan Universitas Islam Indonesia kampus pusat yang tidak dilayani oleh Bus Trans Jogja serta penambahan shelter di area kampus UGM dan UAJY.

Survey dilakukan pada pukul 06.00-09.00 WIB dan pukul 10.00-13.00 WIB yaitu waktu berangkat mahasiswa menuju kampus, hasil penelitian yang didapatkan

hampir semua waktu tempuh hasil survey tidak memenuhi waktu ideal menuju kampus yang diharapkan mahasiswa, ini menjawab kenapa dari hasil kuesioner mahasiswa lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dan mereka berpendapat bahwa menggunakan Trans Jogja menuju kampus itu relatif lama. Menurut peneliti, Trans Jogja hanya dapat memenuhi kebutuhan akan pariwisata Kota Yogyakarta, sedangkan untuk memenuhi aktivitas menuju kampus mahasiswa dianggap kurang memadai ini terlihat dari tabel analisis perbandingan waktu tempuh Trans Jogja dengan waktu tempuh yang diinginkan mahasiswa. (Tabel 3.7 dan Tabel 3.8)

Berdasarkan wawancara dengan tokoh kunci (Key Person) dari narasumber staf operasional layanan Budi Setiawan, Staf Bidang Pengendalian Operational Transportasi (DISHUBKOMINFO DIY) 27 Oktober 2014. Trans jogja sudah berjalan selama 7 tahun, Kondisi saat ini dalam hal operational mengalami kendala :

1. Spedometer (mitsubisi) yang tidak diproduksi lagi sehingga kesulitan mengingat speedometer merupakan alat keselamatan menentukan batas kecepatan maximal, sehingga tidak dapat diukur.

2. AC yang rusak, biaya sudah dianggarkan tetapi belum adanya pengawasan kesana
3. Pintu Hidrolik banyak yang rusak dan selang yang bocor
4. Tempat duduk banyak yang rusak yang terbuat dari fiber sudah dalam keadaan pecah, tahun 2012 telah dilakukan beberapa perbaikan akan tetapi terbatasnya anggaran.

#### Dalam Hal Halte/ *Shelter*

1. Halte belum sepenuhnya standar antara banyak permintaan terkait jumlah penumpang dan yang disediakan, hal ini disebabkan karena terbatasnya lahan, karena untuk pendiriannya pun diperlukan izin dan dalam hal ini ada yang memberikan izin dan ada yang tidak (konflik sosial).
2. Fasilitas kenyamanan halte seperti disediakan kipas belum semua ada.
3. Ruang tunggu halte sistem informasi belum berjalan baik tetapi beberapa tempat sudah dipasang sistem informasinya
4. Penggunaan mesin (kartu/tiket) sudah berumur sehingga beberapa rusak, hal ini dikhawatirkan adanya kecurangan dari petugas

Rambu dan produksi belum sampai ke Busway yang steril ini disebabkan oleh

jalan di Yogyakarta belum memadai. Sehingga rencana ideal 15 menit ke lokasi tidak dapat tercapai karena sering terjadinya macet di jalan yang tidak selalu terdapat di perempatan lampu merah malah untuk ruas-ruas jalan selain perempatan sering terjadi kemacetan. Untuk mahasiswa, pelayanan sebenarnya sudah dilakukan kerjasama seperti dengan pihak UGM seperti kartu pembayaran dengan saldo 100 ribu yang dapat digunakan dalam sebulan yang terhitung lebih hemat yang ditawarkan trans jogja, tetapi ini sedikit sekali peminatnya, sehingga tidak berjalan. Universitas Muhammadiyah Yogyakarta dan Universitas Islam Indonesia (Kampus Jalan Kaliurang) merupakan perguruan tinggi swasta yang tidak dilewati oleh Trans Jogja. Tahun 2015 direncanakan trans jogja akan menjangkau UMY akan tetapi anggaran tidak mencukupi karena masih dianggarkan oleh PEMDA.

## 5. Kesimpulan dan Saran

### 5.1 Kesimpulan

1. Responden beranggapan bahwa waktu tempuh bus trans jogja tidak memenuhi waktu ideal yang diinginkan dilihat dari data lama waktu tempuh trans jogja menurut mahasiswa 42 % menyatakan waktu

tempuhnya sangat lama, 48 % menyatakan waktunya lama dan 10 % menyatakan waktu tempuhnya cukup sehingga mahasiswa lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibanding menggunakan bus trans jogja.

2. Supply trans jogja yang ada bisa dikatakan memenuhi namun kurang diminati karena ketidakefektifan waktu.

### 5.2 Saran

1. Responden berpendapat bahwa perlu ditambahnya jumlah halte masing-masing di setiap lokasi sekitar kampus UMY, UNY, UGM, UAD, UPN Babarsari, UII Kampus Atas, USD, UIN, UAJY, dan UII Ekonomi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta : Graha Ilmu
- Agustinus, Ufie. 2013. Kearifan Lokal (Local Wisdom) Budaya Ain Ni Ain Masyarakat Kei Sebagai Sumber Belajar Sejarah Lokal Untuk Memperkokoh Kohesi Sosial Siswa. Bandung : Universitas Pendidikan Indonesia (repository.upi.edu)
- BPS 2013. *Daerah Istimewa Yogyakarta Dalam Angka 2013*. Badan Pusat Statistik 2013 DIY

- Danoedoro, Projo. 1999. *Pedoman Praktikum Penginderaan Jauh Dasar*. Fakultas Geografi. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Danoedoro, Projo. 1996. *Pengolahan Citra Digital Teori dan Aplikasinya dalam Bidang Penginderaan Jauh*. Fakultas Geografi, Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Dulbahri. Dini. 2003. *Sistem Informasi Geografi*. PUSPICS. Fakultas Geografi. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Hardjo, Karen Slamet. 2008. *Petunjuk Praktikum Sistem Informasi Geografi (SIG) menggunakan software Arc GIS 9.x*. Fakultas Geografi. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Kamal, Muhammad. 2008. *Handout Kuliah Sistem Informasi Geografi*. Program Diploma Sistem Informasi Geografi dan Penginderaan Jauh, Fakultas Geografi. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Priyanto, Teguh. 2012. *Pemodelan Spasial Untuk Panduan Jalur Mobilitas Penduduk Kelurahan Condong Catur Menuju Pusat-Pusat Pelayanan Publik Di Wilayah Perkotaan Yogyakarta*. Skripsi S1. Fakultas Geografi, Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Fakultas Geografi. Universitas Gadjah Mada.
- Suharyadi, 2012, Materi Kuliah Analisis Data Pemodelan Spasial, Program Diploma Penginderaan Jauh dan Sistem Informasi Geografi, Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Wikipedia Indonesia. *Trans Jogja*. Diakses : 25 Maret 2014. 19.00 WIB  
<http://www.jogjakota.go.id/index/extra.detail/22> kondisi geografi kota Yogyakarta. Diakses Pada : 4 September 2013  
<http://kelaspagiyogyakarta.blogspot.com/> . Diakses : 6 Mei 2014.  
<http://lifestyle.kompasiana.com/>. Diakses : 22 Desember 2014  
[losdiy.or.id/kebijakan-transportasi-publik-bagi-masyarakat-yogyakarta](http://losdiy.or.id/kebijakan-transportasi-publik-bagi-masyarakat-yogyakarta). Diakses : 22 Desember 2014  
<http://ngedap.wordpress.com/2010/01/18/transportasi-public/>. Diakses : 17 Mei 2014  
<http://diwika.blogspot.com/2013/05/data-spasial-pada-sistem-informasi.html> Diakses : 17 Mei 2014  
[http://id.wikipedia.org/wiki/Google\\_Earth](http://id.wikipedia.org/wiki/Google_Earth)  
 Diakses : 3 Oktober 2014